2008 no. 44

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

LANDSBESLUIT, houdende algemene maatregelen, van 21 juli 2008, ter uitvoering van artikel 20, eerste lid, van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no. GT 58) (Landsbesluit luchtverkeer)

Uitgegeven, 15 augustus 2008

De minister van Justitie,

H.R. Croes

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

In overweging genomen hebbende:

dat het ter uitvoering van de voorschriften vastgelegd in de bijlagen van het Verdrag van Chicago (Stb. 1947, H165), noodzakelijk is regels vast te stellen ter zake van de uitvoering van luchtverkeerdienstverlening en ter bevordering van de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van het luchtverkeer;

Gelet op:

Artikel 20, eerste lid, van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no.GT 58);

Heeft, de Raad van Advies gehoord, besloten:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit landsbesluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

ACAS : een systeem aan boord van een luchtvaartuig, werkend met signalen van transponders en onafhankelijk van installaties op de grond, dat de gezagvoerder advies geeft over mogelijk conflicterende luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een transponder (Airborn Collision Avoidance System);

AFIS : onderdeel van luchtverkeersdienstverlening dat voorziet in het geven van inlichtingen die tot doel hebben een veilig en geregeld verloop van het luchtvaartterreinverkeer op daartoe door de Minister aangewezen luchtvaartterreinen (Aerodrome Flight Information Services);

AIC : inlichtingen die niet in aanmerking komen voor publicatie in een NOTAM of luchtvaartgids, maar wel

		in verband staan met de vliegveiligheid, vluchtuitvoering of technische, administratieve of wetgevende aangelegenheden (Aeronautical Information Circular);
AIP	:	luchtvaartgids van het Land, uitgegeven onder verantwoordelijkheid van de Minister, bevattende luchtvaartinlichtingen van blijvende aard, essentieel voor de vluchtuitvoering (Aeronautical Information Publication);
AIS	:	dienstverlening, uitgevoerd door een luchtvaartinlichtingdienst, met als doel het verzekeren van de verstrekking van inlichtingen die nodig zijn voor een veilig, ordelijk en vlot verloop van het verkeer (Aeronautical Information Services);
alarmering	:	dienstverlening met het doel de betrokken instanties te waarschuwen aangaande luchtvaartuigen, die hulp behoeven in de vorm van opsporing en redding, en deze instanties bij te staan voor zover dat vereist is;
AIRAC	:	vooraf vastgesteld tijdpad met algemene ingangsdata voor luchtvaartinlichtingen met een interval van 28 dagen (Aeronautical Information Regulation and Control);
baanwachtpositie	:	een gemarkeerde positie waar taxiënde luchtvaartuigen en voertuigen verplicht kunnen worden stil te houden met als doel de landingsbaan vrij te houden;
Beatrix Control Zone	:	luchtruim boven het grondgebied van Aruba tot een hoogte van 6500 voet en het gedeelte van het luchtruim boven de volle zee, waarin Aruba - krachtens het door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie goedgekeurde Caribisch regionaal plan - de verantwoordelijkheid heeft aanvaard voor het verzorgen van de luchtverkeersdienstverlening binnen het vluchtinformatiegebied Curaçao;
bijzonder luchtverkeersgebied	:	luchtruimte met vastgestelde begrenzingen, waarbinnen nadere voorschriften zijn gesteld ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtvaartactiviteiten;
bijzondere VFR-vlucht	:	VFR-vlucht, die overeenkomstig een klaring van een luchtverkeersleidingsdienst wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, onder weersomstandigheden die slechter zijn dan zichtweersomstandigheden;
CTA		algemeen luchtverkeersleidingsgebied, dat zich in

		opwaartse richting uitstrekt vanaf een vastgestelde grens boven het aardoppervlak (Control Area);
gecontroleerd luchtvaart-terrein	:	een luchtvaartterrein, waar luchtverkeersleiding wordt wordt gegeven aan luchtvaartterreinverkeer;
gecontroleerde vlucht	:	vlucht waarvoor een klaring is vereist;
gezagvoerder	:	degene die aan boord van een luchtvaartuig de leiding heeft en verantwoordelijk is voor de veilige uitvoering van de vlucht;
grondzicht	:	het zicht op een luchtvaartterrein, zoals bepaald door een bevoegde waarnemer of met daartoe bestemde apparatuur;
IFR-vlucht	:	vlucht waarop de algemene vliegvoorschriften alsmede de instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn;
inhalen	:	een ander luchtvaartuig van achteren naderen uit een richting, die een hoek maakt van minder dan 70° met het vlak van symmetrie van dit luchtvaartuig;
instrumentweers-omstandigheden,	:	weersomstandigheden die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis en die minder zijn dan de minimumwaarden voor zichtweersomstandigheden, bedoeld in de artikelen 57 en 58;
klaring	:	machtiging aan de gezagvoerder van een luchtvaartuig om een vlucht aan te vangen of te vervolgen onder door de luchtverkeersleidingsdienst gestelde voorwaarden;
kruishoogte	:	vlieghoogte, die tijdens een aanzienlijk deel van een vlucht wordt gehandhaafd;
landingsterrein	:	gedeelte van een luchtvaartterrein, met uitzondering van platforms, dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het taxiën van luchtvaartuigen, dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting en een besturingsinrichting;
luchtschip	:	luchtvaartuig lichter dan lucht;
luchtverkeer	:	het geheel der verplaatsingen van luchtvaartuigen in de lucht of op een luchtvaartterrein;
luchtverkeerscircuit	:	voorgeschreven vliegbaan voor luchtvaartuigen die moet worden gevolgd in de nabijheid van een luchtvaartterrein;
luchtverkeersdienstverlening	:	dienstverlening aan het luchtverkeer door middel van luchtverkeersleiding, vluchtinformatieverstrekking en alarmering;
luchtverkeersdienst	:	één of meer diensten die zijn belast met luchtver-

	keersdienstverlening, zijnde een luchtverkeersleidingcentrum, een naderingsluchtverkeersleidingsdienst, of een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst;
luchtverkeersleidingscentrum :	luchtverkeersleidingsdienst belast met de uitoefening van luchtverkeersleiding, vluchtinformatieverstrekking en alarmering;
luchtverkeersdienstverleningsgebieden :	delen van het luchtruim met vastgestelde begrenzingen, waarvoor is vastgesteld welke soorten vluchten daarin mogen worden uitgevoerd en welke soorten luchtverkeersdienstverlening daarin worden verstrekt, alsmede welke regels daarin gelden voor de vluchtuitvoering;
luchtverkeersinformatie :	informatie verstrekt door een luchtverkeersdienst met het doel bestuurders opmerkzaam te maken op ander, bekend of waargenomen, luchtverkeer dat mogelijkerwijs in de nabijheid van hun positie of voorgenomen vliegroute verkeert, alsmede bestuurders behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;
luchtverkeersleiding :	het regelen van luchtverkeer door het geven van klaringen en aanwijzingen aan deelnemers aan het luchtverkeer;
luchtverkeersleidingsgebied :	luchtverkeersdienstverleningsgebied waarbinnen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan IFR-vluchten, en aan VFR-vluchten in overeenstemming met de geldende luchtruim classificatie;
luchtverkeersmeldingspost :	luchtverkeersdienst belast met het ontvangen van vliegplannen voor de vlucht en rapporten betreffende de luchtverkeersdienstverlening;
luchtverkeersroute :	route, vastgesteld door de ICAO om de verkeersstroom te kanaliseren, waar dat nodig is voor de verzorging van de luchtverkeersdienstverlening;
luchtverkeersstroomregeling :	dienstverlening aan het luchtverkeer met het doel een optimale luchtverkeersstroom te verzekeren naar of via gebieden waarin het luchtverkeersaanbod de capaciteiten van het luchtverkeerssysteem overtreft;
luchtverkeersadvisering :	adviezen die worden gegeven met het doel separatie te verzekeren tussen vluchten die worden uitgevoerd volgens IFR-vliegplan;
meldingspunt :	geografisch bepaalde plaats, ten opzichte waarvan de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld;
Meteorologische Dienst :	dienst belast met meteorologische dienstverlening,

		bedoeld in artikel 3 van het Protocol van 8 maart 1985 inzake de Meteorologische dienstverlening, behorende bij de Samenwerkingsregeling Nederlandse Antillen en Aruba (AB 1985 no.28), in het kader van artikel 38, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (AB 1995 no. 42);
naderingsluchtverkeersleidingsdienst	:	luchtverkeersleidingsdienst belast met het geven van luchtverkeersleiding aan luchtverkeer dat een luchtvaartterrein nadert dan wel daarvan vertrekt;
naderingsluchtverkeersleidingsgebied	:	gecontroleerd luchtverkeersleidingsgebied, dat zich verticaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens;
NOTAM	:	bericht aan luchtvarenden, gedistribueerd middels telecommunicatie, bevattende inlichtingen van tijdelijke aard, betreffende de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure of -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat personen, die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering tijdig kennis daarvan nemen (Notices to Airmen);
plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst	:	luchtverkeersleidingsdienst belast met het geven van luchtverkeersleiding aan luchtvaartterreinverkeer;
plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied	:	luchtverkeersleidingsgebied, dat zich verticaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens ter bescherming van het luchtvaartterreinverkeer;
platform	:	gedeelte van een luchtvaartterrein dat bestemd is voor het opstellen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of eenvoudige onderhoudswerkzaamheden te verrichten;
RA	:	een door ACAS aan de gezagvoerder gegeven advies om zodanig te manoeuvreren dat een botsing wordt voorkomen (Resolution Advisory);
RNP type	:	een bepaalde waarde, uitgedrukt als afstand in nautische mijlen, van een bepaalde positie waarin een vlucht zich op grond van het vliegplan voor ten minste 95 procent van de totale vliegtijd bevindt (Required Navigation Performance);
taxiën	:	het op eigen kracht voortbewegen van een luchtvaartuig op een luchtvaartterrein, met uitzondering van

		de start en landing, maar met inbegrip van het voortbewegen van een helikopter boven een luchtvaartterrein binnen een hoogteband waar grondeffect wordt ondervonden en met een snelheid die vergelijkbaar is met die van andere zich op eigen kracht voortbewegende luchtvaartuigen;
veiligheidmanagement systeem	:	een systeem dat voorziet in de beheersing van de orde en de veiligheid van de luchtverkeerdienst door de exploitant;
VFR-vlucht	:	vlucht waarop de algemene vliegvoorschriften alsmede de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn;
vliegniveau	:	vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentie-drukvlak van 1013.2 hectopascals (hPa), dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;
vliegplan	:	specifieke inlichtingen, gerelateerd aan een voorgenomen vlucht, of een deel daarvan;
vliegtuig	:	gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;
vliegzicht	:	zicht recht vooruit waargenomen vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig tijdens de vlucht;
vluchtinformatiegebied Curaçao	:	het gebied begrensd door de posities met de hierna genoemde coördinaten, alsmede de luchtruimte daarboven: 1230N07030W-1230N07125W-1420N07400W 1600N07400W-1700N07300W-1700N07140W 1600N07140W-1600N06800W-1541N06704W 1124N06758W-1230N07030W;
vrije ballon	:	onbemande ballon, die tijdens het in de lucht houden daarvan niet aan het aardoppervlak is bevestigd;
wolkenbasis	:	hoogte boven grond of water van de basis van de laagste wolkenlaag beneden 6000 meter die meer dan de helft van de hemel bedekt;
zichtweersomstandigheden	:	weersomstandigheden, die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis die gelijk zijn aan, of beter zijn dan de voorgeschreven minimumwaarden, bedoeld in artikel 57;
zonsondergang	:	moment, waarop de onderrand van de zon onder de schijnbare kim verdwijnt op zeeniveau;
zonsopgang	:	moment, waarop de bovenrand van de zon boven de schijnbare kim verschijnt op zeeniveau;

zweefvliegtuig: : zweeftoestel met vaste vleugel.

Artikel 2

1. Dit besluit is van toepassing binnen de Beatrix Control Zone.
2. Een grafische weergave van de Beatrix Control Zone wordt door de Minister opgenomen in de AIP.

HOOFDSTUK II

Luchtverkeersdienstverlening

Artikel 3

Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig en ordelijk verloop van het luchtverkeer met als doel:

a. het voorkomen van botsingen tussen luchtvaartuigen onderling;
b. het voorkomen van botsingen op het landingsterrein tussen luchtvaartuigen onderling en tussen luchtvaartuigen en obstructies;
c. het bespoedigen en onderhouden van een geregeld verloop van het luchtverkeer;
d. het geven van inlichtingen tijdens de vlucht ten behoeve van een veilige en doelmatige vluchtuitvoering;
e. het waarschuwen van de betrokken instanties aangaande luchtvaartuigen, die hulp behoeven in de vorm van opsporing en redding en het bijstaan van deze instanties voor zover dat vereist is.

Artikel 4

Bij de bepaling van de noodzaak tot luchtverkeersdienstverlening neemt de Minister in elk geval het volgende in overweging:

a. het type luchtverkeer;
b. de luchtverkeersdichtheid;
c. de meteorologische condities.

Artikel 5

1. De Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtverkeersdienstverleningsklasse vast met inachtneming van de volgende indeling:

a. klasse A: uitsluitend IFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;
b. klasse B: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten

wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;

c. klasse C: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en van VFR-vluchten; VFR-vluchten worden gesepareerd van IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten;

d. klasse D: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende VFR-vluchten; VFR-vluchten ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere vluchten;

e. klasse E: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan IFR-vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten; alle vluchten ontvangen voor zover uitvoerbaar luchtverkeersinformatie;

f. klasse F: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; deelnemende IFR-vluchten ontvangen luchtverkeersadvisering en alle vluchten ontvangen op verzoek vluchtinformatie;

g. klasse G: IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en ontvangen op verzoek vluchtinformatie.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de luchtverkeersdienstverleningsklassen.

Artikel 6

1. In de Beatrix Control Zone en op de gecontroleerde luchtvaartterreinen wordt luchtverkeersdienstverlening gegeven door de Minister.

2. In afwijking van het eerste lid, kunnen bij ministeriële regeling delen van het naderingsluchtverkeersleidingsgebied worden aangewezen waarbinnen, na overleg met de bevoegde autoriteiten van een aangrenzende staat, luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven door een instantie van die staat.

Artikel 7

1. In de Beatrix Control Zone worden bij ministeriële regeling aangewezen:

a. naderingsluchtverkeersleidingsgebieden en naderingsluchtverkeersleidingsdiensten;

b. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden en plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten.

2. De Minister kan delen van het naderingsluchtverkeersleidingsgebied aanwijzen als bijzonder luchtverkeersdienstverleningsgebied. Daarbij worden nadere voorschriften gesteld ter bescherming van:

a. bepaalde soorten luchtverkeer, of
b. bijzondere luchtvaartactiviteiten.

3. Bij een aanwijzing van luchtverkeersleidingsgebieden, als bedoeld in het tweede lid, worden de grenzen daarvan zodanig vastgesteld, dat de aangewezen luchtruimte voldoende is voor het bevatten van de vliegbaan van de IFR-vluchten waaraan luchtverkeersleiding zal worden gegeven, rekening houdend met de te gebruiken navigatie-hulpmiddelen.

Artikel 8

1. Naast de vluchten zoals aangegeven in artikel 5, eerste lid, onderdelen a tot en met e, wordt luchtverkeersleiding gegeven aan de volgende vluchten:
a. luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein, en
b. alle bijzondere VFR-vluchten.

2. Luchtverkeersleiding wordt onderscheiden in:
a. algemene luchtverkeersleiding ten behoeve van gecontroleerde vluchten in algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
b. naderingsluchtverkeersleiding;
c. plaatselijke luchtverkeersleiding.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot:
a. de wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven;
b. het tijdens de vlucht verstrekken van gegevens en luchtvaartinlichtingen.

4. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld voor de luchtvaarttelecommunicatie die noodzakelijk zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van luchtverkeersleidingsdiensten.

5. Luchtverkeersdiensten worden door de Meteorologische Dienst voorzien van de vereiste actuele meteorologische informatie die nodig is voor de uitvoering van hun taken. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot inhoud van de inlichtingen.

6. Klaringen voorzien in separaties tussen:
a. alle vluchten in klasse A en B gebieden;
b. IFR-vluchten in klasse C, D en E gebieden;
c. IFR- en VFR-vluchten in klasse C gebieden;
d. IFR-vluchten en bijzondere VFR-vluchten;
e. bijzondere VFR-vluchten onderling.

7. Een klaring bevat:
a. de identificatie van het luchtvaartuig, zoals opgegeven in het vliegplan;
b. de klaringslimiet;
c. de luchtverkeersroute, zoals opgegeven in het vliegplan;
d. vlieghoogten, en indien van toepassing, veranderingen daarvan, over de gehele route of delen daarvan;
e. aanvullende instructies of informatie betreffende nadering- of vertrekprocedu-

res, communicatie procedures en het tijdstip waarna de klaring niet meer geldig is.

8. Indien sprake is van vluchten met een snelheid groter dan de plaatselijke voortplantingssnelheid van het geluid, geschiedt de klaring tot het einde van de overgangsfase waarin de doorbreking van de geluidsbarrière plaatsvindt.

9. De bestuurder van een luchtvaartuig draagt er bij tweezijdige communicatie van klaringen en inlichtingen zorg voor dat alle inlichtingen of een gespecificeerd gedeelte van de inlichtingen of klaringen worden gerepeteerd. De luchtverkeersleider luistert naar de gerepeteerde inlichtingen of klaringen om zich ervan de vergewissen dat de klaringen of instructies goed zijn overgenomen door de bestuurder van een luchtvaartuig en neemt onmiddellijk maatregelen om verschillen te corrigeren.

10. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het repeteren van inlichtingen en klaringen, bedoeld in het negende lid.

11. Een klaring wordt tussen luchtverkeersdiensten gecoördineerd om de gehele route te beslaan of een specifiek gedeelte daarvan. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van de coördinatie tussen luchtverkeersdiensten bij een klaring.

12. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot separaties als bedoeld in het zesde lid. De regels kunnen betrekking hebben op het gebruik van verticale en horizontale separaties en de minimumwaarden van separaties.

Artikel 9

1. Wanneer de omvang van het luchtverkeer dit vereist, stellen de luchtverkeersdiensten een luchtverkeersstroomregeling vast.

2. De luchtverkeersdienst verantwoordelijk voor de implementatie van de luchtverkeersstroomregeling, stelt andere betrokken luchtverkeersdiensten, en voor zover van toepassing, andere instanties verantwoordelijk voor de implementatie van luchtverkeersstroomregelingen, op de hoogte van de implementatie.

Artikel 10

Elke luchtverkeersdienst draagt de verantwoordelijkheid voor het geven van luchtverkeersdienstverleningen aan luchtvaartuigen binnen het aan die dienst toegewezen luchtverkeersdienstverleningsgebied. De verantwoordelijkheid voor luchtverkeersdienstverlening aan een luchtvaartuig of een groep van luchtvaartuigen kan worden overgedragen aan andere luchtverkeersdiensten, mits de desbetreffende luchtverkeersdiensten onderling zorgdragen voor de coördinatie van de overdracht.

Artikel 11

1. Tussen een luchtverkeersleidingscentrum en een naderingsluchtverkeersleidingsdienst, wordt de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleiding aan luchtvaartuigen overgedragen op een in onderling overleg overeengekomen plaats of tijd.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de overdracht van de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleiding aan luchtvaartuigen, bedoeld in het eerste lid.

3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de overdracht van verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleiding aan arriverende en vertrekkende luchtvaartuigen tussen:

a. een naderingsluchtverkeersleidingsdienst en een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, en
b. een luchtverkeersleidingscentrum en een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

4. De overdracht van verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleiding aan een luchtvaartuig tussen luchtverkeersleidingsdiensten, vindt slechts plaats met instemming van de ontvangende luchtverkeersleidingsdienst.

Artikel 12

1. Vluchtinformatie wordt verstrekt aan alle luchtvaartuigen:

a. waaraan luchtverkeersleiding wordt verstrekt;
b. die anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdienst, of
c. indien deze informatie van invloed kan zijn op de vluchtuitvoering.

2. Vluchtinformatie omvat:

a. inlichtingen betreffende de uitstoting in de atmosfeer van radioactieve stoffen en giftige stoffen;
b. inlichtingen verstrekt door de Meteorologische Dienst betreffende het optreden of verwachte optreden van weersverschijnselen langs de vliegroute, die de veiligheid van de vluchtuitvoering kunnen beïnvloeden;
c. informatie over vulkanische activiteiten, vulkaanuitbarstingen en informatie over vulkanische aswolken, die nog niet via andere wegen is uitgegeven;
d. inlichtingen over wijzigingen in de bruikbaarheid van navigatie-hulpmiddelen;
e. inlichtingen over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van de staat waarin het luchtvaartterrein en de platforms zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van water;
f. informatie over onbemande ballonnen, die tijdens het in de lucht houden daarvan niet aan het aardoppervlak zijn bevestigd;
g. andere beschikbare gegevens, die de veiligheid van de vlucht kunnen beïnvloeden;
h. gemelde of verwachte weersomstandigheden op luchtvaartterreinen van aan-

komst en vertrek of op een ander luchtvaartterrein, waarheen een vlucht kan worden vervolgd indien niet op het luchtvaartterrein van bestemming kan worden geland;

i. mogelijk botsingsgevaar voor vluchten in de luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse C tot en met G, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen c tot en met g;

j. voor vluchten over watergebieden, voor zover beschikbaar en op verzoek van een gezagvoerder, alle informatie over onder meer de roepnaam, positie, ware grondkoers en snelheid van vaartuigen in het desbetreffende gebied.

3. Vluchtinformatie aan VFR-vluchten omvat, voor zover beschikbaar, tevens inlichtingen over ander luchtverkeer en mogelijke instrumentweersomstandigheden langs de vliegroute.

Artikel 13

Onverminderd artikel 8, vijfde lid, verstrekt de instantie, belast met het geven van AFIS, in ieder geval de volgende vluchtinformatie:

a. meteorologische inlichtingen voor arriverende en vertrekkende luchtvaartuigen, inclusief ongecodeerde waarschuwingen voor weersomstandigheden, die van invloed kunnen zijn op een veilige vluchtuitvoering, over:
   1°. de actuele windrichting en snelheid op de grond, inclusief belangrijke wisselingen,
   2°. de hoogtemeterinstelling ten opzichte van het gemiddeld zeeniveau en, wanneer dat ter plaatse gebruikelijk is of anders op verzoek, de standaard hoogtemeterinstelling ten opzichte van de baan voor starten of landen,
   3°. de luchttemperatuur op de in gebruik zijnde baan, bij het starten van een vliegtuig met turbinemotoren,
   4°. het actuele zicht, representatief voor de startrichting en eerste klimfase, of in de naderings- en landingsfase, wanneer dit minder is dan 10 km of, indien beschikbaar, de zichtbare baanlengte op de te gebruiken baan,
   5°. een aanduiding van belangrijke meteorologische omstandigheden in het start- en uitklimgebied, of in het naderings- en landingsgebied,
   6°. het actuele weer en de hoeveelheid en hoogte van de basis van lage wolken, wanneer een luchtvaartuig een nadering uitvoert onder instrumentweersomstandigheden;

b. inlichtingen die de gezagvoerder in staat stellen de best bruikbare baan voor starten of landen te kiezen, inclusief de aanbevolen baan en het luchtverkeerscircuit, en op verzoek van de gezagvoerder, de lengte van de baan en de afstand tussen een snij- of kruispunt en het einde van de desbetreffende baan;

c. inlichtingen met betrekking tot bekend luchtverkeer, voertuigen of personeel op het landingsterrein, of ten aanzien van luchtvaartuigen in de omgeving van het luchtvaartterrein, die een risico voor het betrokken luchtvaartuig zouden kunnen vormen;

d. inlichtingen over de omstandigheden op het luchtvaartterrein, die essentieel zijn voor een veilige vluchtuitvoering, waaronder in ieder geval informatie over:
   1°. bouw- en onderhoudswerkzaamheden op en in de directe omgeving van het landingsterrein;
   2°. hobbelige of oneffen delen van het landingsterrein, al dan niet gemarkeerd;
   3°. water op de baan;
   4°. andere tijdelijke gevaren, inclusief geparkeerde luchtvaartuigen en vogels op de grond of in de lucht;
   5°. het niet of niet volgens de regels werken van de verlichting van het luchtvaartterrein;
e. inlichtingen over de status of veranderingen in de gebruiksmogelijkheden van de elektronische navigatiehulpmiddelen en visuele hulpmiddelen die essentieel zijn voor het luchtvaartterreinverkeer;
f. inlichtingen over peilingen en peillijnen, mits de daartoe bestemde apparatuur beschikbaar is en door de Minister is toegelaten overeenkomstig de daarvoor geldende eisen uit bijlage 10 behorende bij het Verdrag van Chicago;
g. berichten, inclusief klaringen, ontvangen van andere luchtverkeersdiensten en bestemd voor het betreffende luchtvaartuig;
h. instructies aan luchtvaartuigen die taxiën op het landingsterrein, met uitzondering van instructies aan luchtvaartuigen om de baan op te taxiën alsmede instructies aan landende luchtvaartuigen die nog niet tot stilstand zijn gekomen.

Artikel 14

1. Alarmering wordt verzorgd:
a. voor alle vluchten waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven;
b. andere vluchten waarvoor een vliegplan is ingediend of die anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdiensten;
c. voor elk luchtvaartuig waarvan bekend is of verondersteld wordt dat het is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging.

2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot alarmering.

Artikel 15

1. Elke luchtverkeersdienst beschikt te allen tijde over een kwaliteits- en veiligheidsmanagementsysteem om een aanvaardbaar niveau van veiligheid en kwaliteit te bereiken met betrekking tot de luchtverkeersdienstverlening.

2. De luchtverkeerdienst wordt door de Minister gecertificeerd wat betreft de luchtverkeerdienstverlening en het veiligheidsmanagementsysteem.

3. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld wat betreft het kwaliteits- en veiligheidsmanagementsysteem en certificering, teneinde de veiligheid

van de luchtverkeersdienstverlening te waarborgen.

HOOFDSTUK III

Luchtverkeersroutes- en procedures binnen de Beatrix Control Zone

Artikel 16

1. Bij ministeriële regeling worden binnen de Beatrix Control Zone luchtverkeersroutes en -procedures vastgesteld, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeercircuits voor het luchtvaartterreinverkeer.

2. De luchtverkeersroutes en -procedures, bedoeld in het eerste lid, worden vastgesteld met inachtneming van bijlage 11 behorende bij het Verdrag van Chicago.

Artikel 17

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld voor de toepassing van RNP types binnen de Beatrix Control Zone.

Artikel 18

De gezagvoerder voert een vlucht uit volgens de bij regeling van de Minister vastgestelde luchtverkeersroutes en luchtverkeersprocedures, alsmede luchtverkeerscircuits voor luchtvaartterreinverkeer, tenzij anders geïnstrueerd door de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

Artikel 19

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de vaststelling, melding, nauwkeurigheid en integriteit van luchtvaartdata inzake luchtverkeersdienstverlening.

Artikel 20

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de vaststelling van geografische coördinaten ten behoeve van luchtvaartnavigatie.

HOOFDSTUK IV

Luchtverkeersregels

§1. Algemeen

Artikel 21

1. Een luchtvaartuig wordt zowel op het landingsterrein en de platforms als tijdens de vlucht gebruikt in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften.

2. Een luchtvaartuig wordt in het luchtruim gebruikt in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften of de instrumentvliegvoorschriften.

Artikel 22

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren zonder dat een gezagvoerder is aangewezen.

2. De gezagvoerder bevindt zich aan boord van het luchtvaartuig.

3. De gezagvoerder is, ongeacht of hij daadwerkelijk de stuurorganen van het luchtvaartuig bedient, verantwoordelijk voor de uitvoering van de vlucht in overeenstemming met de bij of krachtens dit landsbesluit gestelde regels.

4. De gezagvoerder past, ongeacht de weersomstandigheden, de instrumentvliegvoorschriften toe in luchtruimte klasse A.

5. De vluchtuitvoering geschiedt in overeenstemming met de bij of krachtens dit hoofdstuk gestelde voorschriften. De gezagvoerder is hiervoor verantwoordelijk en kan hier slechts van afwijken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken.

Artikel 23

1. Vóór de aanvang van de vlucht neemt de gezagvoerder kennis van alle beschikbare inlichtingen, weersberichten en weersverwachtingen daaronder begrepen, die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de aan boord van een luchtvaartuig mee te voeren hoeveelheid brandstof en aan de te volgen handelwijze, indien de vlucht niet overeenkomstig het oorspronkelijke voornemen kan worden voltooid.

2. De gezagvoerder meldt tijdens een vlucht waargenomen omstandigheden, die gevaar voor de luchtvaart opleveren, aan de AIS of doet deze melden door indiening van een rapport bij de aangewezen AIS-unit.

3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot het melden van waargenomen omstandigheden aan de AIS.

Artikel 24

Het is een ieder die een functie bekleed die van vitaal belang is voor de veiligheid van de luchtvaart verboden om die functie uit te oefenen, wanneer hij weet of redelijkerwijs behoort te weten dat hij in verband met zijn lichamelijke of geestelijke gesteldheid de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar kan brengen. Hiervan is in ieder geval sprake indien hij:

a. onder zodanige invloed verkeert van een stof, waarvan hij weet of redelijkerwijs behoort te weten dat het gebruik ervan, al dan niet in combinatie met een andere stof, de vaardigheid voor het verrichten van zijn werkzaamheden kan beïnvloeden;
b. binnen de tien daaraan voorafgaande uren alcoholhoudende drank heeft gebruikt.

§2. Algemene vliegvoorschriften

Artikel 25

1. Het is verboden op zodanige wijze aan het luchtverkeer deel te nemen, dan wel luchtverkeersleiding te geven, indien daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht.

2. Het is verboden boven gebieden met een aaneengesloten bebouwing, kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, aan het luchtverkeer deel te nemen op een zodanige hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen, tenzij dat noodzakelijk is:
a. om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein;
b. voor de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures, alsmede van luchtverkeerscircuits.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot het gebruik van de hoogtemeter en het bepalen van kruishoogtes.

Artikel 26

1. Het is verboden tijdens de vlucht voorwerpen of stoffen te verwijderen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op het verwijderen van:
a. los fijn zand;
b. water;
c. stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land- , tuin- of bosbouw;
d. voorwerpen waarvan de massa niet meer is dan 200 gram per voorwerp;
e. voorwerpen en stoffen voor militaire doeleinden of uit militaire luchtvaartuigen;
f. voorwerpen verband houdende met opsporings- en reddingsacties;
g. voorwerpen en stoffen voor politiedoeleinden.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot het verwijderen van stoffen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel d.

4. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Artikel 27

1. Het is verboden luchtvaartuigen of andere voorwerpen tijdens de vlucht te

slepen.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de gevallen waarin een ontheffing, als bedoeld in het tweede lid, wordt verleend.

Artikel 28

1. Het is verboden, behalve in geval van nood, valschermsprongen uit te voeren vanuit een zich in het luchtruim bevindend luchtvaartuig.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de gevallen waarin een ontheffing, als bedoeld in tweede lid, wordt verleend.

Artikel 29

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

§3. Vermijden van botsingen

Artikel 30

Tijdens de vlucht wordt voortdurend waakzaamheid betracht, teneinde mogelijk botsingsgevaar tijdig te kunnen onderkennen en de bij of krachtens dit landsbesluit voorgeschreven maatregelen tot het vermijden van botsingen tijdig te kunnen nemen.

Artikel 31

1. Het is verboden een ander luchtvaartuig zo dicht te naderen dat gevaar voor botsing ontstaat.

2. Het is verboden in gesloten verband vluchten uit te voeren binnen de Beatrix Control Zone.

3. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het tweede lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 32

1. Een gezagvoerder neemt maatregelen om een botsing te voorkomen, met inbegrip van een RA.

2. Indien een RA afwijkt van de klaring van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, volgt de gezagvoerder een RA op.

3. Een gezagvoerder die gevolg geeft aan een RA, die afwijkt van een klaring, meldt dit onmiddellijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

4. Na een melding als bedoeld in het derde lid, geeft de luchtverkeersleider de gezagvoeder geen opdrachten die tegenstrijdig zijn met de desbetreffende RA.

5. Zodra een luchtvaartuig afwijkt van een klaring van de luchtverkeersleidingsdienst, met het doel een RA te volgen, is de betrokken luchtverkeersleider niet langer verantwoordelijk voor de genomen afstand tussen dat luchtvaartuig en andere luchtvaartuigen, die bij de voorkomen botsing betrokken waren, ten gevolge van die afwijking.

6. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorrang heeft, draagt er zorg voor dat de koers en snelheid van het luchtvaartuig behouden blijven.

7. Na afwijking van de klaring als gevolg van de RA wordt de vlucht zo spoedig mogelijk hervat overeenkomstig de oorspronkelijk verkregen klaring of overeenkomstig een nieuwe klaring verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

8. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld voor procedures met betrekking tot luchtvaartuigen uitgerust met ACAS.

Artikel 33

1. Het is verboden, indien ter voorkoming van botsingen voor een ander luchtvaartuig wordt uitgeweken, boven, onder of vóór dat luchtvaartuig langs te gaan, tenzij daarbij ruime afstand wordt gehouden en voor het andere luchtvaartuigen geen gevolgen merkbaar zijn van luchtwervelingen veroorzaakt door het uitwijkende luchtvaartuig.

2. Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, verlegt elk van deze luchtvaartuigen zijn koers naar rechts.

Artikel 34

1. Indien twee luchtvaartuigen op dezelfde of bijna dezelfde hoogte koersen volgen die elkaar kruisen, wordt voorrang verleend door het luchtvaartuig dat het andere luchtvaartuig rechts van zich heeft.

2. Voorts gelden de volgende voorrangsregels:

a. vliegtuigen en helikopters verlenen voorrang aan luchtschepen, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen;
b. luchtschepen verlenen voorrang aan zweefvliegtuigen en vrije ballonnen;

c. zweefvliegtuigen verlenen voorrang aan vrije ballonnen;
d. vliegtuigen, helikopters en luchtschepen verlenen voorrang aan luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen;
e. overige luchtvaartuigen verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, luchtschepen, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen.

3. Het eerste lid is niet van toepassing op een luchtvaartuig dat het luchtverkeerscircuit volgt.

Artikel 35

Een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt, wijkt uit door zijn koers naar rechts te verleggen, ongeacht of het inhalende luchtvaartuig stijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt. Geen daarop volgende verandering van de positie van de beide luchtvaartuigen ten opzichte van elkaar ontslaat het inhalende luchtvaartuig van deze verplichting, totdat het zich op ruime afstand van het andere luchtvaartuig bevindt.

Artikel 36

Een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt of zich voortbeweegt op de grond of op het water, verleent voorrang aan een luchtvaartuig dat bezig is te landen of zich bevindt in de laatste naderingsfase voor de landing.

Artikel 37

1. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen om te landen, verleent een zich hoger bevindend luchtvaartuig voorrang aan een zich lager bevindend luchtvaartuig, met dien verstande dat het zich lager bevindende luchtvaartuig dit voorschrift niet zodanig benut om een ander luchtvaartuig dat zich in de laatste naderingsfase voor de landing bevindt in te halen of daar voorlangs te gaan.

2. In afwijking van het eerste lid verlenen vliegtuigen voorrang aan zweefvliegtuigen.

3. Een luchtvaartuig verleent voorrang aan een ander luchtvaartuig dat genoodzaakt is te landen.

Artikel 38

1. Een luchtvaartuig dat taxiet op het landingsterrein of de platforms, verleent voorrang aan een luchtvaartuig dat start dan wel op het punt staat te starten.

2. Wanneer gevaar voor botsing bestaat tussen twee taxiënde luchtvaartuigen op het landingsterrein of platforms zijn de volgende voorschriften van toepassing:
a. indien twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen,

stoppen beide luchtvaartuigen of wijken deze zodanig naar rechts uit dat zij vrij van elkaar kunnen passeren;
b. indien twee luchtvaartuigen routes volgen die elkaar kruisen, wordt voorrang verleend door het luchtvaartuig dat het andere luchtvaartuig rechts van zich heeft;
c. een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt houdt daarbij ruime afstand tot het andere luchtvaartuig.

Artikel 39

1. Een luchtvaartuig dat taxiet op het landingsterrein houdt stil en wacht bij alle baanwachtposities, tenzij de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst toestemming heeft gegeven om door te taxiën.

2. Een luchtvaartuig dat taxiet op het landingsterrein houdt stil, wacht bij alle brandende stoplichten en vervolgt zijn weg indien:
a. deze toestemming heeft gekregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, en
b. de stoplichten gedoofd zijn en de betreffende lichten geplaatst langs de middellijn van de rijbaan zijn ontstoken.

3. Alvorens met een luchtvaartuig te taxiën op het landingsterrein van een gecontroleerd luchtvaartterrein, zonder de bedoeling een vlucht uit te voeren, wordt toestemming verkregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst en wordt voldaan aan opdrachten van die luchtverkeersleidingsdienst.

4. Wanneer tijdens het taxiën is afgeweken van de verkregen toestemming wordt de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst daarover zo spoedig mogelijk ingelicht, onder vermelding van de redenen daarvoor en de aard van de afwijking.

Artikel 40

1. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot lichten die door een luchtvaartuig worden gevoerd. De regels hebben in ieder geval betrekking op de periode waarin en de omstandigheden waaronder de volgende lichten worden getoond:
a. navigatielichten;
b. anti-botsingslichten;
c. lichten die de afmetingen van het luchtvaartuig aangeven;
d. lichten die aangeven dat een voortstuwingsinrichting van het luchtvaartuig in werking is dan wel wordt gesteld.

2. Het is verboden andere dan de in het eerste lid bedoelde lichten te voeren, indien deze voor de krachtens dit lid vastgestelde lichten kunnen worden aangezien.

3. Het is verboden andere dan de in het eerste lid bedoelde lichten te tonen, indien deze verblinding kunnen veroorzaken voor leden van het stuurhutpersoneel van het betrokken luchtvaartuig of van andere luchtvaartuigen, dan wel op een luchtvaartterrein voor bestuurders van voertuigen of het grondpersoneel.

Artikel 41

Het is verboden aan het luchtverkeer deel te nemen onder nagebootste blindvliegomstandigheden tenzij:
a. het luchtvaartuig is voorzien van een dubbele besturing, en
b. de persoon die bevoegd is dat luchtvaartuig te besturen een bestuurdersplaats inneemt, teneinde de besturing onmiddellijk te kunnen overnemen, waarbij deze persoon beschikt over voldoende uitzicht naar voren en naar beide zijden van het luchtvaartuig of rechtstreeks in verbinding staat met een lid van het stuurhutpersoneel, dat een zodanige plaats inneemt, dat zijn uitzicht het uitzicht van deze persoon voldoende aanvult.

Artikel 42

Op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein wordt door de gezagvoerder:
a. bijzonder acht geslagen op het luchtvaartterreinverkeer, teneinde een botsing te vermijden;
b. het door luchtvaartuigen gevormd luchtverkeerscircuit gevolgd;
c. op zodanige wijze in het luchtverkeerscircuit ingevoegd, dat luchtvaartuigen die dit luchtverkeerscircuit volgen niet worden gehinderd;
d. tijdens het aanvliegen voor een landing en na het opstijgen een bocht naar links gemaakt, tenzij een andersluidende aanwijzing is gegeven;
e. tegen de wind in geland en opgestegen, tenzij een andere richting de voorkeur verdient met het oog op de veiligheid, de baanligging of wegens verkeerstechnische redenen.

Artikel 43

Een luchtvaartuig op het water voldoet aan de voorschriften ter voorkoming van botsingen, die ter plaatse gelden voor vaartuigen.

§4. Vliegplannen

Artikel 44

1. Voor de aanvang van de volgende vluchten wordt door de gezagvoerder een vliegplan ingediend:
a. iedere vlucht of een gedeelte daarvan waaraan luchtverkeersleiding zal worden gegeven;
b. iedere vlucht in gebieden of langs routes die daartoe zijn aangewezen, wanneer dat door de betrokken luchtverkeersdienst is voorgeschreven met het doel het verstrekken van vluchtinformatie, de alarmering of de opsporing en redding te vergemakkelijken;

c. elke vlucht die internationale grenzen overschrijdt.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de inhoud, de wijze van indienen van het vliegplan en de wijze van afsluiten van het vliegplan.

Artikel 45

1. Elke wijziging van het ingediende vliegplan wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken luchtverkeersdienst, indien het is ingediend voor:
a. een IFR-vlucht, of
b. een gecontroleerde VFR-vlucht.

2. Een wijziging van het voor een gecontroleerde vlucht geldend vliegplan wordt niet uitgevoerd, alvorens daartoe een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

3. Wanneer tijdens een gecontroleerde vlucht is afgeweken van het geldend vliegplan wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst daarvan zo spoedig mogelijk ingelicht onder vermelding van de afwijkingen van het geldend vliegplan en van de redenen daarvoor.

4. De meldingsplicht als bedoeld in het derde lid geldt niet voor zover:
a. de afwijking van de gemiddelde ware luchtsnelheid minder bedraagt dan vijf procent;
b. de afwijking van de geschatte tijd voor het volgende meldingspunt of voor het luchtvaartterrein van bestemming minder bedraagt dan drie minuten.

§5. Seinen

Artikel 46

1. Het is verboden andere dan door de Minister vastgestelde seinen, lichtseinen en grondtekens te gebruiken.

2. Bij het waarnemen of ontvangen van enig sein als bedoeld in het eerste lid, wordt slechts gehandeld overeenkomstig de door de Minister aan het sein, lichtsein en grondteken gegeven betekenis.

§6. Tijd

Artikel 47

1. Voor het vermelden van tijdstippen met betrekking tot vluchten wordt de gecoördineerde wereldtijd gebruikt, uitgedrukt in uren en minuten van het etmaal, beginnend te middernacht.

2. De luchtverkeersdienst verstrekt de gezagvoerder voor de aanvang van een gecontroleerde vlucht en telkens, indien noodzakelijk, gedurende de vlucht, een opgave van de juiste tijd.

§7. Gecontroleerde vluchten

Artikel 48

1. De gezagvoerder draagt alvorens een gecontroleerde vlucht of een gedeelte van een gecontroleerde vlucht uit te voeren, zorg voor het verkrijgen van een klaring.

2. De klaring wordt aangevraagd door middel van het indienen van een vliegplan.

3. Indien de gevraagde klaring voorrangsverlening met zich mee brengt wordt de noodzaak daartoe, op verzoek van de luchtverkeersleidingsdienst toegelicht.

Artikel 49

1. Een gecontroleerde vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met het geldend vliegplan.

2. Tenzij een afwijkende klaring is verstrekt, wordt tijdens een gecontroleerde vlucht, voor zover uitvoerbaar, als volgt gevlogen:

a. bij het volgen van een vastgestelde luchtverkeersroute, langs de hartlijn bepaald voor die route, of
b. bij het volgen van een andere route, direct tussen de navigatiestations of punten waardoor die route wordt bepaald.

3. Onverminderd het tweede lid, wordt - tijdens een vlucht langs een gedeelte van een luchtverkeersroute dat is bepaald met betrekking tot ongerichte radiobakens werkend op zeer hoge frequenties - voor de primaire navigatie omgeschakeld van het achterliggende naar het voorliggende baken boven het omschakelpunt, indien dat is vastgesteld, of zo dicht erbij als operationeel uitvoerbaar is.

4. Bij afwijking van het tweede lid wordt zo spoedig mogelijk melding gedaan aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst en wordt, behoudens andersluidende klaring, een zodanige koerswijziging uitgevoerd, dat het luchtvaartuig zo spoedig mogelijk weer terugkeert op de te volgen route.

Artikel 50

1. De gezagvoerder verstrekt in de volgende gevallen tijdens een gecontroleerde vlucht inlichtingen aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst:

a. bij het passeren van een verplicht meldingspunt;
b. bij ad hoc door de luchtverkeersleidingsdienst aan te geven meldingspunten;
c. in geval van het ontbreken van verplichte meldingspunten, na het verstrijken van een door de luchtverkeersleidingsdienst aan te geven tijdsverloop.

2. De inlichtingen, bedoeld in het eerste lid, betreffen in ieder geval positiemeldingen.

3. Bij ministeriële regeling worden, overeenkomstig bijlage 11 behorende bij het Verdrag van Chicago, nadere regels gesteld met betrekking tot de aanwijzing van

verplichte meldingspunten en de inhoud van de van de in het eerste lid bedoelde inlichtingen.

Artikel 51

1. De gezagvoerder luistert tijdens het uitvoeren van een gecontroleerde vlucht voortdurend naar de radio op de door de luchtverkeersleidingsdienst aangewezen radiofrequentie en brengt zonodig een tweezijdige radioverbinding tot stand met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.
2. De Minister kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, voor zover het vluchten betreft die deel uitmaken van het luchtvaartterreinverkeer op een gecontroleerd luchtvaartterrein. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Artikel 52

1. Indien de radioverbinding met de betrokken luchtverkeersdienst uitvalt, wordt gehandeld overeenkomstig de krachtens artikel 8, vierde lid, door de bij regeling van de Minister vastgestelde regels voor de luchtvaarttelecommunicatie.
2. Indien het betrokken luchtvaartuig deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer wordt eveneens uitgekeken naar eventuele opdrachten in de vorm van visuele seinen.

Artikel 53

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de bediening van de boordapparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radargrondstations.

Artikel 54

De gezagvoerder stelt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst zo spoedig mogelijk in kennis van de beëindiging van een gecontroleerde vlucht, door landing of door voortzetting daarvan als niet-gecontroleerde vlucht.

§8. Onderschepping

Artikel 55

1. Indien een luchtvaartuig door een ander luchtvaartuig wordt onderschept, zorgt het onderschepte luchtvaartuig:
a. voor het volgen van de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten, waarbij uitvoering wordt gegeven aan de krachtens dit besluit vastgestelde sei-

nen;

b. voor zover mogelijk, voor het in kennis stellen van de betrokken luchtverkeersdienst;

c. voor zover mogelijk, voor het tot stand brengen van een radioverbinding met het onderscheppende luchtvaartuig of de instantie die de onderschepping leidt, door het uitzenden van een algemene oproep op de noodfrequentie 121.500 MHz en, zo mogelijk, door het herhalen op de noodfrequentie onder vermelding van de identiteit en de positie van het luchtvaartuig en de aard van de vlucht;

d. voor het overbrengen van essentiële informatie en bevestiging van opdrachten door radioseinen, indien communicatie via een radioverbinding in een gemeenschappelijke taal niet mogelijk is;

e. voor het beantwoorden van ondervragingen door radiostations met behulp van de krachtens dit landsbesluit aangewezen boordapparatuur.

2. Indien door het onderschepte luchtvaartuig, uit welke bron dan ook, per radio opdrachten worden ontvangen die afwijken van de door het onderscheppende luchtvaartuig, door middel van visuele seinen of radio, gegeven opdrachten, wordt onmiddellijk opheldering gevraagd, terwijl intussen de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten worden uitgevoerd.

3. Indien een Arubaans geregistreerd luchtvaartuig of een luchtvaartuig, beheerd door een Arubaanse vliegvergunninghouder, door een luchtvaartuig van een andere staat wordt onderschept, zorgt het onderschepte luchtvaartuig voor het opvolgen van de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten van die staat.

Artikel 56

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat onderworpen is aan wederrechtelijke inmenging tracht de betrokken luchtverkeersleidingsdienst hiervan op de hoogte te stellen. Daarbij worden zoveel mogelijk omstandigheden aan boord van het luchtvaartuig gemeld, die voor de betrokken dienst van belang kunnen zijn voor het uitoefenen van zijn taak.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de gevallen waarin het niet mogelijk is de luchtverkeersleidingsdienst te informeren en het luchtvaartuig moet afwijken van de in de klaring aangegeven koers en vlieghoogte.

3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig als bedoeld in het eerste lid landt zo spoedig mogelijk op het dichtsbijgelegen geschikte luchtvaartterrein of op een aangewezen luchtvaartterrein, tenzij de omstandigheden aan boord het luchtvaartuig anders bevelen.

HOOFDSTUK V

Zichtvliegvoorschriften

Artikel 57

1. Het is verboden een VFR-vlucht uit te voeren onder zodanige weersomstandigheden dat het vliegzicht en de afstand van het luchtvaartuig tot de wolken kleiner zijn dan de in de volgende tabel genoemde waarden.

Hoogteband	Klasse luchtruim	Vliegzicht	Afstand tot de wolken
Op en boven vliegniveau 100	A B C D E F G	8 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Beneden vliegniveau 100 en boven 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of boven 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte als dit hoger is	A B C D E F G	5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Op en beneden 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte	A B C D E	5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
	F G	5 km	Vrij van wolken en met zicht op grond of water

2. Het gestelde in het eerste lid geldt niet, indien een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst voor het uitvoeren van een bijzondere VFR-vlucht of indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 58

1. Het is verboden tijdens een VFR-vlucht te landen op of op te stijgen van een luchtvaartterrein dat is gelegen in een naderingsluchtverkeersleidingsgebied dan wel het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied binnen te vliegen, indien:
a. de wolkenbasis lager is dan 450 m (1500 voet), of
b. het grondzicht minder is dan 5 km.

2. Het eerste lid is niet van toepassing, indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 59

1. Het is verboden, ongeacht de weersomstandigheden, een VFR-vlucht uit te voeren:
a. tijdens de periode tussen zonsondergang en zonsopgang;
b. boven vliegniveau 200;

c. in luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A;
d. met snelheden van bijna, gelijk aan of groter dan de plaatselijke voortplantingssnelheid van het geluid;

2. De Minister kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Artikel 60

1. Onverminderd het gestelde in artikel 25, tweede lid, is het verboden een VFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:
a. boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen:
tenminste 300 meter boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 meter van het luchtvaartuig;
b. elders dan in onderdeel a is aangegeven:
tenminste 150 meter boven de grond of het water, dan wel zoveel hoger als door nadere beschikking is bepaald.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op het stijgen of landen in de desbetreffende gebieden.

3. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

4. Het eerste lid is niet van toepassing indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 61

Een VFR-vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met de krachtens dit landsbesluit gegeven vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten, wanneer de vlucht:
a. deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein;
b. wordt uitgevoerd als een bijzondere VFR-vlucht;
c. wordt uitgevoerd in een luchtverkeersleidingsgebied waarin eveneens luchtverkeersleiding wordt gegeven aan VFR-vluchten.

Artikel 62

1. Wanneer tijdens een gecontroleerde VFR-vlucht blijkt dat voortzetting daarvan onder zichtweersomstandigheden volgens het geldend vliegplan niet uitvoerbaar is, wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde in het tweede tot en met het vijfde lid.

2. Behoudens het bepaalde in de volgende leden, wordt een herziening van de

klaring gevraagd, waardoor het alsnog mogelijk wordt om:

a. de vlucht in zichtweersomstandigheden voort te zetten naar het luchtvaartterrein van bestemming of een luchtvaartterrein waarnaar wordt uitgeweken, of
b. het betreffende luchtverkeersleidingsgebied, waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten.

3. Indien een klaring als bedoeld in het tweede lid niet kan worden verkregen, wordt de vlucht voortgezet onder zichtweersomstandigheden en wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst ingelicht over de actie die wordt ondernomen, teneinde het luchtverkeersleidingsgebied waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten dan wel een landing uit te voeren op het dichtstbijzijnde daarvoor geschikte luchtvaartterrein.

4. Wanneer de vlucht wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, kan toestemming worden verzocht om de vlucht te mogen voortzetten als bijzondere VFR-vlucht.

5. Indien de gezagvoerder daartoe bevoegd is, kan hij verzoeken om de vlucht te mogen voortzetten in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.

Artikel 63

Bij het uitvoeren van een VFR-vlucht wordt:

a. voortdurend geluisterd op de radiofrequentie van de luchtverkeersdienst die de vluchtinformatie verstrekt;
b. desgevraagd de positiemelding aan de in onderdeel a bedoelde luchtverkeersdienst verstrekt.

HOOFDSTUK VI

Instrumentvliegvoorschriften

Artikel 64

1. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht is een luchtvaartuig uitgerust met de nodige blindvlieginstrumenten en navigatie- en telecommunicatieinstallaties, die nodig zijn voor de te volgen route.

2. Bij het uitvoeren van een IFR-vlucht wordt voortdurend geluisterd op de radiofrequentie van de luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt.

3. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de instrumenten en installaties, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 65

1. Het is verboden een IFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:

a. boven bergachtige gebieden:
tenminste 600 meter boven de hoogste hindernis, gelegen binnen 8 kilometer van de geschatte positie van het luchtvaartuig;

b. elders dan in onderdeel a is aangegeven:
tenminste 300 meter boven de hoogste hindernis gelegen binnen 8 kilometer van de gegiste positie van het luchtvaartuig.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op het stijgen of landen in de desbetreffende gebieden en op de uitvoering van naderings- en vertrekprocedures en luchtverkeerscircuits.

3. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Aan een ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden.

Artikel 66

1. De maximum toegestane vliegsnelheid in de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse D tot en met G, beneden vliegniveau 100, bedraagt 470 kilometer per uur.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde gebod.

Artikel 67

Een IFR-vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met de krachtens dit landsbesluit geldende vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd in een luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse A tot en met E.

Artikel 68

1. Het is verboden af te wijken van de in artikel 67 bedoelde vliegvoorschriften tenzij voorzienbaar is dat een IFR-vlucht geruime tijd zal worden voortgezet in ononderbroken zichtweersomstandigheden.

2. Indien in de in het eerste lid bedoelde omstandigheden wordt besloten de vlucht als VFR-vlucht voort te zetten wordt dit uitdrukkelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst gemeld, onder vermelding van de daartoe strekkende wijzigingen in het geldende vliegplan.

Artikel 69

Bij het uitvoeren van een IFR-vlucht wordt:

a. voortdurend geluisterd op de radiofrequentie van de betrokken luchtverkeersdienst, die vluchtinformatie verstrekt;

b. een tweezijdige radioverbinding tot stand gebracht met die dienst, en

c. informatie verstrekt over positiemeldingen als bedoeld in artikel in artikel 50,

tweede lid.

HOOFDSTUK VII

Luchtvaartinlichtingen

Artikel 70

1. Ten behoeve van de vluchtvoorbereiding en de vluchtuitvoering verstrekt de Minister vóór de vlucht de volgende luchtvaartinlichtingen:
a. een geïntegreerd pakket luchtvaartinlichtingen bestaande uit de volgende publicaties:
   1°. AIP Aruba,
   2°. NOTAM,
   3°. AIC,
   4°. AIRAC;
b. luchtvaartkaarten;
c. luchtvaartmeteorologische inlichtingen door de Meteorologische Dienst.

2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot luchtvaartkaarten en luchtvaartmeteorologische inlichtingen.

Artikel 71

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot luchtvaartinlichtingen. Deze regels betreffen ten minste:
a. de inhoud van te verstrekken gegevens;
b. de wijze van verstrekking;
c. de plaatsen waar en de perioden gedurende welke luchtvaartinlichtingen worden verstrekt, en
d. de instanties en personen aan wie luchtvaartinlichtingen worden verstrekt.

HOOFDSTUK VIII

Diverse bepalingen

Artikel 72

Op een landingsterrein en platform wordt door een voetganger of een bestuurder van een voertuig:
a. vrije doorgang verleend aan een luchtvaartuig, en
b. gevolg gegeven aan aanwijzingen, gegeven door de exploitant van het luchtvaartterrein en op een gecontroleerd luchtvaartterrein door de plaatselijke

luchtverkeersleidingsdienst.

HOOFDSTUK IX

Straf- en slotbepalingen

Artikel 73

Overtreding van de artikelen 18, 21, 23, eerste lid, 24, 25, eerste en tweede lid, 26, eerste lid, 27, eerste lid, 28, eerste lid, 29, eerste lid, 31, eerste en tweede lid, 32, derde lid, 33, eerste lid, 34, eerste en tweede lid, 35, 36, 37, 38, 39, 40, tweede en derde lid, 41, 42, 44, eerste lid, 46, eerste lid, 48, eerste lid, 49, 50, eerste en tweede lid, 51, eerste lid, 52, 54, 55, 57, eerste lid, 58, eerste lid, 59, eerste lid, 60, eerste lid, 61, 63, 64, eerste en tweede lid, 65, eerste lid, 66, eerste lid, 67, 68, eerste lid, 69 en 72 levert een strafbaar feit op als bedoeld in artikel 22 van de Luchtvaartverordening.

Artikel 74

Het luchtverkeersbesluit (AB 1993 no. GT 48) wordt ingetrokken.

Artikel 75

1. Dit landsbesluit treedt in werking met ingang van de dag na die van zijn plaatsing in het Afkondigingblad van Aruba.
2. Dit landsbesluit kan worden aangehaald als Landsbesluit luchtverkeer.

Gegeven te Oranjestad, 21 juli 2008
F.J. Refunjol

De minister van Toerisme en Transport,
E. Briesen

De minister van Justitie,
H.R. Croes